

## СЕКЦІЯ 5.

---

### ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ МОРСЬКОГО, МИТНОГО Й ІНФОРМАЦІЙНОГО ПРАВА

*Голодняк Дарія Миколаївна*

студентка 1-го курсу магістратури судово-адміністративного факультету  
Національного університету «Одеська юридична академія»

#### **РІЧКОВІ ПОРТИ УКРАЇНИ: НА ШЛЯХУ ДО ОНОВЛЕННЯ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВОЇ ФОРМИ**

Розвиток сучасної світової економіки, збільшення товарообігу висувають на перший план транспортну складову будь — якої торгівельної діяльності. Річковий транспорт є одним з найбільш економічно вигідних секторів економіки та народного господарства. Порівняно зі сферами морського, залізничного чи автомобільного транспорту галузь річкових перевезень фактично знаходиться в забутті, саме тому актуальним питанням сьогодні залишається оновлення правового забезпечення діяльності річкового порту.

Дійсно, за останні декілька років перевезення внутрішнім водним транспортом становлять лише 0,2-0,8% від усіх перевезень в країні. У порівнянні з європейськими державами — це критично малі обсяги. У Німеччині ця цифра становить 12,6%, в Угорщині — 4,2%, у Румунії — 20,7% [1].

З огляду на існуючі проблеми правового регулювання, станом на сьогодні у Верховній Раді України зареєстровано ряд законопроектів:

проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а;

проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а-3.

Так у першому випадку під поняттям «річковий порт» вбачається суб'єкт господарювання будь — якої форми власності, який на законних підставах використовує об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту [2].

В іншому більш альтернативному випадку «порт» (термінал) внутрішніх водних шляхів — майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів [3].

Бурхливі суперечки щодо законопроектів виникли на основі їх норм, які стосуються матеріального аспекту річкової інфраструктури, адміністрування та розвитку конкуренції в річковому перевезенні. Відмінною рисою також виступають умови допуску суден під іноземними прапорами до перевезень внутрішніми водними шляхами України:

норми проекту № 2475а допускають іноземний флот для роботи на внутрішніх водних шляхах України на рівних умовах з українським прапором;

проект № 2475а-3 вводить заборону доступу флоту з іноземним прапором.

Поряд з цим, слід відзначити позитивні риси саме законопроекту № 2475а-3, оскільки передбачається: порядок діяльності річкового порту, поняття та функцій Державної адміністрації річкових портів, території та акваторії порту, засади державного контролю за безпекою судноплавства, встановлення річкових зборів, засад господарської діяльності у річковому порту. Тобто, реалізація усього вищезазначеного наблизить річковий порт до врегульованого функціонування, що в свою чергу дозволить наблизитись до міжнародного рівня перевезень річковим транспортом.

Однак, під час дискусії фахівцями було зазначено те, що існує невизначеність організаційно – правової форми річкових портів. На тепер річковими портами визнаються публічні акціонерні товариства, товариства з обмеженою відповідальністю, дочірні підприємства державних підприємств. Із цього тлумачення випливає інша проблема – відсутність стандартів, правил побудови та забезпечення безпеки мореплавства даних об'єктів, при цьому окремі повноваження з підтримання їх функціонування покладено на Адміністрацію річкових портів.

Державне підприємство «Адміністрація річкових портів» є єдиним підприємством державної форми власності в сфері річкового транспорту, на яке покладається: забезпечити збереження та ефективне використання державних гідротехнічних споруд, пасажирського флоту та іншого державного майна; стягнути та ефективно використати річкові портові збори; надати послуги з перевезення пасажирів та вантажів річковим транспортом, буксирними та маневровими роботами, а також роботами, що пов'язані з навантаженням та розвантаженням вантажів, фрахтування суден для перевезення пасажирів, вантажів та інших цілей судноплавства на внутрішніх водних шляхах [4].

Таким чином, нині вектором розвитку річкового порту України є поетапне, комплексне реформування правового забезпечення та організаційно – правової форми діяльності. За наявності державного сприяння та залучення необхідних інвестицій внутрішні водні шляхи можуть стати альтернативою існуючим транспортним схемам. Будемо

сподіватись, що реалізація передбаченого вплине на розвиток міжнародних річкових перевезень, збалансованості транспортної політики України, глобалізації товарообігу та економіки в цілому.

### ***Список використаних джерел***

1. Внутрішній водний транспорт України: проблеми і перспективи розвитку. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://provse.te.ua/2016/06/vnutrishnij-vodnyj-transport-ukrajinyproblemy-i-perspektyvy-rozvytku/>
2. Про внутрішній водний транспорт: проект Закону України № 2475а. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=56230](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56230)
3. Про внутрішній водний транспорт: проект Закону України № 2475а-3. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=62046](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62046)
4. Державне підприємство «Адміністрація річкових портів». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.arport.com.ua/index.php/pro-nas>

**Ключові слова:** річковий порт, транспорт, перевезення, законопроект, оновлення.

*Науковий керівник: к.ю.н., с. н.с., доцент Аверочкіна Т. В.*

### ***Гриневич Марина Юріївна***

студентка 1-го курсу магістратури судово-адміністративного факультету  
Національного університету «Одеська юридична академія»

## **КОНЦЕСІЯ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ**

Практичний досвід господарювання морських портів показує, що серед багатьох джерел фінансування, модернізації та оновлення об'єктів портової інфраструктури, концесія є найбільш привабливим інструментом залучення коштів.

Світовий досвід управління морегосподарським комплексом, зокрема країн ЄС, висвітлювався в роботах вітчизняних учених, а саме: О. Котлубаєм проаналізовано сучасні економічні відносини морегосподарського комплексу світу; міжнародний досвід реформування морських торговельних портів, у т. ч. в окремих країнах ЄС, розглянуто в працях В. Жихаревої; цілі передачі майна в концесію у європейських морських портах були проаналізовані в роботі О. Власової. Значно ширше досвід управління морськими портами у Європі характеризувався у наукових працях іноземних учених, зокрема Т. Нотебума, Г. Хараламбідеса, Ж.-П. Родріга та ін [1, с. 94].